

Notat



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Direktions- sekretariatet

21. marts 2017

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

www.dsb.dk

Yderligere uddybning af DSB's økonomiske behandling af renovering af Powerpack på IC4

DSB har den 15. december 2015 afgivet svar på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets (TRM) forespørgsler af 12. november 2015 og 16. november 2015 og herunder redegjort for, at DSB anser Powerpack-renoveringen for "drift" og ikke for "toganskaffelse" (hvor toganskaffelse vil skulle belaste IC4 og IC2 aktstykkerne).

Uddybning af sagens omstændigheder:

Prose anbefalede i deres rapport fra december 2014 en undersøgelse af Powerpacken med henblik på at finde de grundlæggende årsager til de mange fejl, der var konstateret. Blandt andet havde DSB konstateret, at motoren, som er en del af Powerpacken, udviste slidskader på krumtapakslens lejer. Prose anbefalede, at DSB traf specifikke forholdsregler til udbedring og til at udbygge kendskabet til designet og foretog uddybende valideringstest for at vurdere risikoen for designfejl og for at afgøre, hvorvidt disse skader var enkeltstående, eller kunne henføres til hele flåden.

På baggrund af Proses anbefalinger nedsatte DSB en Task Force gruppe bestående af specialister fra DSB og Prose. Denne gruppe har efterfølgende gennemført en undersøgelse af de omtalte nedbrud i krumtapakslens lejer, og Prose har i en selvstændig rapport konkluderet, at motoren ikke skal udskiftes. Men at motorer såvel som hele Powerpacken skal undersøges element for element. Derudover anbefalede Prose, at DSB gennemfører yderligere analyser af aksellejekasseproblematikken for at sikre, at de tiltag som DSB allerede har taget i den sag, er tilstrækkelige til at imødekomme yderligere hændelser af spontane revnedannelser i aksellejekasserne.

IC4 Anskaffelsesprojektet har bestemt ikke været tilendebragt som forudsat, hvilket har betydet, at DSB ikke har kunnet benytte togene som forudsat, men før togsættene blev leveret til DSB i perioden 2008 – 2013, fik togleverandøren – AnsaldoBreda (AB) - foretaget motoreftersyn hos deres motorleverandør for at sikre at motorerne var opdaterede og klar til brug. Det er DSB's opfattelse, at motorerne ikke havde lidt skade på tidspunktet for overtagelsen fra AnsaldoBreda.

Årsagerne til det øgede fejlbeløb, der efterfølgende er konstateret, er flere. Der er først og fremmest tale om DSB's lave anvendelse af togene. Den lave anvendelse af togene i passagertrafik har medført uforholdsmæssig megen tomgangskørsel, hvorved motorens driftstemperatur ikke er blevet nået. Derfor er der blevet udskilt uforholdsmæssigt megen svovl, og der er opstået kondens i motorhuset. Begge dele reducerer oliens smørende egenskaber og forårsager korrosion med mulighed for slidskader.

DSB's undersøgelse af Powerpacken (hvor motoren indgår sammen med kobling, gearkasse, trykluftanlæg etc.) har yderligere godtgjort, at der er opstået mange flere fejl på motoren. Det fælles træk for disse fejl er, at de opstår som følge af den lave anvendelse af togene (som beskrevet ovenfor).

Fejlene har dermed ikke med "anskaffelsen" at gøre, men er opstået ved, at DSB ikke har anvendt togene som forudsat. Det bemærkes yderligere, at vedligeholdelsesprogrammet for togene er baseret på togets tilbagelagte kørselskilometre og i takt med, at kilometerne øges over tid, udløses specifikke vedligeholdelseshandlinger. Når togene ikke kører i det planlagte omfang, er der en del aldersbetinget vedligehold, der ikke bliver foretaget – eller bliver foretaget for sent.

Selv om IC4 projektet har været stærkt forsinket, og togene er leveret i en utilfredsstillende kvalitet, er det fortsat DSB's opfattelse, at det øgede fejlbeløb på Power packen er et efterfølgende problem, som er opstået ved, at DSB ikke har anvendt togene som forudsat.

DSB finder derfor fortsat, at den påtænkte motorrenovering har en større tilknytning til driften af togene end til anskaffelsen af togene.

DSB kan oplyse, at den samlede prisopregnede aktstykke ramme for IC-toganskaffelsen forventes at være på 6,2 mia. kr. Heraf forventer DSB på nuværende tidspunkt at disponere 5,9 mia. kr.